Nr. 8. Kraków, dnia 15 lipca 1900 r. Rok I.

Kolejarz

Organ Galicyjskich Kolejarzy.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15. oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Kolejarze a położenie polityczne.

W szerokich kołach kolejarzy zapanowało powszechnie takie usposobienie, że tylko, gdybyśmy chcieli najłagodniej powiedzieć, nazwalibyśmy to „rozgoryczeniem". Szczególniej zwracają się skargi przeciwko opieszałości, z jaką przeprowadza się socyalno-polityczne reformy w kolejarstwie.

Od trzech lat spoczywa w Izbie poselskiej opracowany przez Związek posłów socyalno-demokratycznych parlamentu i organizacyę kolejarzy obszerny p r o j e k t u s t a w y, mający polepszyć dolę robotników i personalu kolejowego. Spoczywa. Od tego czasu wysłano już mnóstwo próśb i przypomnień do wszystkich możliwych „wpływowych" sfer, ale nic nie może wyrwać naszych socyalnych polityków z tego błogiego spokoju i obojętności.

Musimy zatem szukać przyczyny tego karygodnego zastoju, a znajdziemy ją w ogólnem położeniu politycznem Austryi. Przesunęło się przed nami tyle ministerstw i rządów, a jednak żaden z nich nie potrafił sprowadzić Austryi na drogę normalnej pracy, ani uzdrowić parlamentu.

Ciągła obstrukcya udaremnia wszelkie obrady, a ministerstwa ubiegają się tylko o chwilowe korzyści, nie odważając się na radykalną poprawę sytuacyi. Te drobne środki, jakie się przeciwko wielkiej chorobie stosuje, rozgoryczają tylko pojedyncze stronnictwa. Wszystko rozprzęga się i myśli o separatyzmie, bo wspólne stosunki są niemożliwe i bezpożyteczne. Całą tę politykę egoistyczną stronnictw, walczących o osobiste korzyści, lub urojone prawa historyczne, opłaca w pierwszym rzędzie lud, cierpiąc równocześnie na tem, że wszystkie reformy odłożone są do „lepszych czasów", a hasło „niech będzie, jak bywało" jest jedynym programem wszystkich instytucyj.

Projekt ustawy dla kolejarzy czekać będzie jeszcze kto wie jak długo na załatwienie. O wiele gorzej na bezradności parlamentu wyszli górnicy. Po dziesięciotygodniowej walce o głodzie i chłodzie, po uroczystych przyrzeczeniach ministrów stoją dzisiaj na tem samem miejscu, co przed strejkiem, pracują dalej dziesięć godzin w szybach i narażają zdrowie swoje i życie dla hyen kapitalistycznych.

Jeden spór szaleje w Austryi z średniowieczną siłą: spór narodowościowy. Nie rozchodzi się tutaj o żadne ekonomiczne korzyści, ani prawa dla ludu, lecz o roszczenia Czechów i Niemców, którzy nawzajem usiłują sobie wydrzeć okręgi językowe Czech. W dzisiejszych czasach walka taka oburza i wywołuje protesty tych, którzy na tem najbardziej cierpią.

Możemy jednak śmiało przypuścić, że walka ta, szkodząc ludowi i jego interesom, nie przeszkadza bynajmniej kapitalistom ani sferom rządzącym, które właśnie dzięki niej trzymać się mogą przy władzy. Ministerstwa bowiem więcej obawiają się ludu, niż burzących obecnie państwo sporów narodowościowych.

Przypatrzmy się tylko naszemu ministrowi kolei p. Wittekowi. Coby ten pan zrobił, gdyby na podstawie równego, bezpośredniego prawa wyborczego wyszli do parlamentu w olbrzymiej większości przedstawiciele ludu, i któryś z tych posłów zapytał p. ministra o jego działalność i poddał ją ostrej krytyce. Począwszy od sławnych „socyalno-politycznych" okólników, a skończywszy na tajnych rozporządzeniach dyrekcyj i czarnych listach kolejarzy, zebrałaby się niewyczerpana lista „sławnych czynów" Witteka? Jaką na to otrzymalibyśmy odpowiedź? Zapewne taką, jak dawniej, t. j. zaprzeczenia, tłomaczenia, wykręcanie się. Coby jednak odpowiedział w takim wypadku, gdyby go który z posłów zapytał „przyrzekłeś pan szerokie reformy, zapowiedziałeś poprawę doli kolejarzy, a mimo to przez przeciąg trzech lat nic absolutnie nie zmieniło się na lepsze. I p. Wittek wilby się pod temi zapytaniami, nie mając nic na swoje usprawiedliwienie. Czy więc taki pan może sobie życzyć powszechnego głosowania, lub innego składu parlamentu?

Cóż wobec takiej sytuacyi pozostaje kolejarzom do zrobienia? Muszą oni obok zawodowego ruchu, który ma na celu organizacyę, ulepszenia fachowe, rozpocząć także walkę polityczną. Od położenia politycznego zależy tak bardzo podniesienie ekonomiczne i społeczne kraju, że żaden kolejarz nie może zapomnieć o swem stanowisku, jako obywatel i twórca politycznego życia. Nie powinniśmy zacieśniać się w drobnych interesach stowarzyszenia zawodowego, ale równo z całym proletaryatem walczyć o prawa polityczne, które są kluczem do podniesienia materyalnego położenia. Dlatego wie p. Wittek co robi, jeżeli stara się wszystkiemi siłami o skrępowanie swobód politycznych kolejarzy i tak troskliwie wyszukuje „wichrzycieli", aby ich się przy pierwszej nadarzonej sposobności pozbyć. Kolejarze praw tych nigdy odebrać sobie nie pozwolą, znają oni ich doniosłość i siłę. Jezuickie stowarzyszenia i czytelnie kolejowe pod przewodnictwem urzędników i naczelników stacyj nie potrafią zbałamucić szerokich zastępów świadomych swych praw i celów kolejarzy.

Jeżeli się więc wzywa kolejarzy do walki politycznej, to czyni się to w ich własnym interesie.

W sprawie awansów na c. k. kolejach państwowych.

Dygnitarze kolejowi, pragnąc uśpić naszą czujność, w obawie, byśmy tak głośno nie krzyczeli, by aż ich delikatne uszy tego znieść nie mogły, podczas regulacyi płac upewniali nas ustnie i pisemnie, że regulacya nie wywrze bynajmniej żadnego niekorzystnego wpływu na awanse, gdyż każdy będzie awansował tak, jak gdyby regulacyi wcale nie było. Ale jak można ufać słowom naszych najserdeczniejszych i polegać na ich — choćby i najuroczystszych — przyrzeczeniach, przekonaliśmy się, niestety, już po raz nie wiem który — aż nazbyt prędko, bo dowiódł nam tego w bardzo dotkliwy sposób tegoroczny awans, który swoją bezczelnością przeszedł wszystkie dotychczasowe niegodziwości i gwałty, jakich kolej kiedykolwiek dokonała na kieszeniach swych pracowników.

Już prawie od pół roku krążyły głuche wieści, że tegoroczny awans lipcowy będzie bardzo lichy, a świadomsi położenia wcale nie łudzili się nadzieją, że pogłoski owe są przesadzone, z góry będąc przekonani, że kolej zechce obrabować swych funkcyonaryuszy za zeszłoroczną regulacyę. Ale obecnie, kiedy

już pogłoski owe ziściły się z niesłychanym cynizmem i kiedy dziesiątki tysięcy, po większej części najbiedniejszych, zostało srogo zawiedzionych w swych skromnych nadziejach, widać już jasno jak na dłoni i nie jednemu musiały się na to otworzyć oczy, jak drapieżnymi instynktami i obłudą kieruje się kolej względem tych, z których potu ciągnie swe dochody i utrzymuje na wysokich płacach tak liczną zgraję ludzi, mających głównie za obowiązek obmyślanie środków do coraz straszniejszego wyzysku i tłumienia choćby najlżejszych oznak niezadowolenia tych, z których ciężkiej pracy sami wygodnie żyją, a im wymierzają tak liche wynagrodzenia, że ledwie wyżyć z nich mogą.

Z braku potrzebnych wiadomości nie jestem w stanie stwierdzić, czy krzywda, wyrządzona niższym kolejarzom wstrzymaniem awansów, jest w całem państwie jednakową, wnosząc je nak z tego, jak ogromna liczba tychże została pominiętą przy tym awansie tylko w naszej krakowskiej Dyrekcyi, można przypuszczać, że i w innych okręgach liczba pokrzywdzonych musi być wielką, a kolej zrobiła niezły interes na obecnym awansie.

Z wszystkich kategoryj służbowych najwięcej zostali pokrzywdzeni z tutejszego okręgu ci, którzy z powodu swej służby są ciągle wystawieni na niebezpieczeństwo utraty zdrowia lub życia, którzy, jak się to mówi, „stoją zawsze jedną nogą w grobie a drugą w kryminale“, a więc personal pociągowy.

Gdyby można wziąć miarę z tego, jak ci ludzie zostali pokrzywdzeni w samym Krakowie, pod okiem dyrekcyi, gdzie znachodzi się największa liczba protegowanych i wielce zasłużonych szpiegów i lizuniów, to możnaby śmiało przyjąć, że na stu, którym się należał awans, awansował zaledwo jeden lub dwóch najwyżej.

Nie mając czasu do głębszego wystudyowania i przedstawienia tej ponurej sprawy, ograniczę się do przytoczenia chociaż ogólnych przykładów, do jakiego stopnia posunęło się przy tym awansie samolubstwo i zachłanność władz kolejowych.

Otóż w Krakowie, na tym terenie działalności słynnego krzewiciela szpiegostwa inspektora Piaseckiego, gdzie niejeden to albo protegowany jakiejś wpływowej osobistości, albo szpieg i lizuń, na sześćdziesięciu przeszło konduktorów, którym się należały awanse, awansowało raptem pięciu, a na stu i kilkunastu prowizorycznych został zaledwie jeden stabilizowanym i to nie dekretem konduktora, lecz tylko szybera.

W innych miejscowościach krakowskiego okręgu jeszcze bez porównania gorzej wypadły awanse, bo albo awansował jeden na kilkudziesięciu, lub też nikt nie awansował.

Nie dziwiłbym się temu wcale, gdyby awans został był wstrzymany tylko tym, którzy nie posiadają protekcyi i innych względów u władz kolejowych; skoro jednak oprócz tych, pominięto przy tym awansie także wielu protegowanych benjaminków dygnitarzy kolejowych, którzy byli najpewniejsi, że awansować będą, łatwo poznać, w jak lekceważący sposób obchodzą się władze kolejowe z całym ogółem niższych kolejarzy. Przywodzi mi to na myśl przysłowie: „że gdy panowie ucztują, to psom rzucają ochłapy, gdy zaś oni sami poszczą, to ich psiarnia głód cierpieć musi“. Nie da się bowiem zaprzeczyć, że dygnitarze kolejowi darzą obfitszym awansem swych podwładnych wtedy tylko, gdy sami zabierają obfite łupy, tj. awansują na coraz wyższe płace, potrzebując czemś upozorować ten rabunek. A ponieważ przy zeszłorocznej regulacyi niektórzy tak się objuczyli, że czują, iż im znowu sięgać po dalsze łupy byłoby nieprzyzwoicie, więc nie mając na razie czego upozorowywać — wstrzymują awanse, skazując całe masy pokrzywdzonych przy regulacyi na wyczekiwanie.

Najkomiczniejszym aktem w całej tej awansowej komedyi było zamianowanie w tutejszym okręgu kilku podurzędników. Nie mogła już chyba tutejsza dyrekcya lepiej zadrwić z tych, którzy jeszcze wierzą w jej dobrą wolę i ojcowską pieczę, jak sobie zadrwiła temi nominacyami. Ludzie inteligentni z kwalifikacyą fachową, posiadający już dawno odpowiednie egzamina i którym się to odznaczenie dawno należy, doznali gorzkiego rozczarowania. Bez wyjątku zostali pominięci, a w ich miejsce, jak gdyby na kpiny, zostało zaszczyconych tem odznaczeniem kilku ludzi bez kwalifikacyi i do tego lizuniów, którzy służbę przy kolei rozpoczynali od dojenia krów, rąbania drzewa i mycia naczyń u niektórych naczelników. Obecnie, będąc oni inspektorami, szefami biur a może nawet i dyrektorami, pamiętają o swych exfagasach.

A teraz zwrócę się do Was, Koledzy, do Was, którzy wierzyliście dotąd w dobre intencye i szczerą życzliwość naszych władz dla nas. Sądzę, że musiały się wam już otworzyć oczy, żeście zrozumieli ich idealne dążności, skoro skutków owej ich szczerości i ojcowskiej pieczołowitości o nas — na własnej odczuliście skórze.

Owi pozorni nasi dobroczyńcy i protektorzy, to samolubni sybaryci, którzy sobie tylko wtenczas przypominają o nas, gdy pragną napełnić własne kieszenie, wypróżnione po handelkach i odeonach, i gdy sami raczą się suto, nas lada czem zbywają.

Nie łudźmy się więc dłużej, nie traćmy czasu nadaremno, ale weźmy się do pracy około naszego wspólnego dobra. Prawa nasze są zdeptane i sponiewierane, starajmyż się więc je odzyskać! Bronić praw naszych jest naszym świętym obowiązkiem, bo jeżeli my sami ich bronić nie będziemy, to je stracimy niechybnie, bo władze nasze nie zawahają się nawet ostatnich szczątków tychże nam odebrać, gdy będą widziały, że my ich bronić nie umiemy. *Ciemięga.*

W tej samej sprawie otrzymujemy ze Stanisławowa następujące pismo:

Jeszcze nigdy nie zostali kolejarze, pracujący w okręgu dyrekcyi stanisławowskiej, tak skrzywdzeni, jak przy obecnym awansie. Wielu z nas myślało, że regulacya płac nie zostanie nam za awans policzoną i że mimo tejże, w przynależnym czasie awansować będziemy. Ale zawiedliśmy się srodze. Nietylko awans, lecz także i posunięcie w płacy zostały nam wstrzymane.

Najgorzej wyszli na awansie słudzy czwartej kategoryi. Od czasu przybycia tutaj inspektora Stelzera jeżdżenie na koniku „sparsystemu“ doszło już do zenitu. Postanowił on nie awansować żadnego z konduktorów z 450 na 500 złr., dopóki nie złoży egzaminu „zugsführerowskiego“. Skutkiem tego wielu starszych konduktorów, chociaż już od dłuższego czasu pełnią wszystkie funkcye konduktorów, a więc i „zugsführerowskie“, bo praktycznie egzamin ten już zdali, mimo to nie mogą przystąpić do egzaminu, bo im w myśl rozporządzenia egzaminu tego zdawać nie wolno. Rozporządzenie bowiem wyraźnie zaznacza, że egzamin ten mogą zdawać tylko młodzi, tj. nowo przyjęci, w przeciągu pierwszych czterech lat służby.

Rozporządzeniem tem przeznaczeni są starsi konduktorowie na pozostanie przy płacy 450 złr. aż do śmierci. Jest to niesprawiedliwość, krzycząca o pomstę do nieba, a mimo to, że § 63 pragmatyki służbowej powiada, że „przy awansie ma się uwzględnić bez zmiany posterunku zachowanie się w służbie i poza służbą, praktyczne wykonywanie służby i lata służby w bieżącej kategoryi“ — postąpiono u nas zupełnie samowładnie i niezgodnie z pragmatyką służbową.

Wszystkie inne dyrekcye, z małymi wyjątkami, zastosowują się jeszcze jako tako do tego paragrafu, gdzieindziej każą czekać na awans do trzeciej kategoryi dwa lata — u nas inaczej; u nas czekają po cztery lata, a mimo to i dziś jeszcze nie awansowali, bo dyrekcya stanisławowska pod płaszczykiem egzaminu oszczędza na każdym mającym awansować po 70 złr., a takich kolejarzy jest tutaj kilkudziesięciu, a więc oszczędza kilkaset złr.

W dziwnej sprzeczności stawia się dyrekcya stanisławowska w innym wypadku, a mianowicie, gdy który z kolejarzy, mający egzamina, zareklamuje swój awans, przy którym go pominięto. Wtedy mu się oświadcza, że egzamina nie wpływają na awans, lecz lata służby.

Doprawdy — ekwilibrystyka tych panów dyrekcyjnych jest znakomitą — powinni też coprędzej wstąpić do jakiejś budy cyrkowej.

Przegląd społeczny.

Fundusz pensyjny robotników kolejowych we Francyi. Fundusz ten istnieje od r. 1887 na mocy umowy, zawartej między przedsiębiorcami siedmiu największych kolei francuskich, a ich robotnikami. Wedle tej umowy jedną część wpłacają do funduszu przedsiębiorcy na korzyść swych robotników, a drugą część sami robotnicy, pozwalając sobie na ten cel odtrącać pewien procent z zarobków. Z końcem zeszłego roku (1899) wynosił fundusz 35 milionów franków. Przedsiębiorcy i dyrekcye kolejowe włożyły $76^1/_2$ procent, robotnicy 24 procent. Wypłacane kwoty wahają się między $21^1/_2$ a 16 procent. Jedna z kolei, mianowicie kolej Paryż-Orlean, postępuje bardzo wyjątkowo, płaci bowiem do fuduszu całą należytość, nie strącając nic robotnikom. Nadto po 25-letniej służbie ma prawo każdy do połowy swojej pensyi. Pensya co każde 5 lat bywa podwyższana o 10 procent. W 55 roku życia może każdy kolejarz podać się na pensyę bez najmniejszego podawania motywów. Urządzenia te w porównaniu do naszych „państwowych“ ustaw są poprostu marzeniem.

Strejk kolejarzy w Bawaryi. Z powodu nagłego i zupełnie niesprawiedliwego wydalenia jednego konduktora, zastrejkował cały personal kolei lokalnej Türkheim-Wörishofen. Konduktorowi temu kazano w czasie pauzy na obiad kosić trawę kolejową. Skoro ten oburzył się na to i odmówił, nastąpiło jego wydalenie. Wszyscy robotnicy kolejowi solidarnie zażądali przyjęcia napowrót wydalonego, inaczej nie powrócą do pracy. Żądanie ich odrzucono. Robotnicy strejkują dalej.

Czyn takiej solidarności, gdzieindziej bardzo powszedni, u nas zadziwia. A przecież w interesie wszystkich leży interes jednostki i naodwrót.

KORESPONDENCYE.

Jasło. Przykro zaiste pisać o koleżeństwie wśród konduktorów w Jaśle, ale cóż robić, kiedy to życie koleżeńskie tak tutaj razi, tak boli, że zaprawdę nie mam słów do wypowiedzenia tego. Sądziłby może kto, że tutaj w Jaśle na przeszło 120 konduktorów znajdzie się przynajmniej kilkanaście śmiałych jednostek, któreby ujęły w swoje ręce resztę kolegów i zorganizowały ich w jakąś grupę myślącą i działającą dla dobra swego i innych kolejarzy. Ale gdzieżtam. Jest zaledwie kilku, a i ci z obawy przed szpiegami i denuncyantami nie wychylają głów, śpią snem sprawiedliwego, nie myśląc wcale o tem, że pieczone gołąbki nie lecą same do gąbki i zamiast wystąpić otwarcie i szerzyć wśród kolegów ideę organizacyi, siedzą jak u Pana Boga za piecem. Takie tu więc jest u nas życie — zgniłe, zgangrenowane do kości. A nad tem wszystkiem ciąży łapa Horoszkiewicza i Thelena.

Ci satrapi chcieliby wszystkich uczciwych i szanujących swą godność zgnieść, zniszczyć, wytępić, jak się wyraża Thelen. Oni chcieliby mieć tylko pełzający motłoch koło siebie, a nie ludzi. Lecz wszystko to ustać musi z chwilą solidarnego działania, z chwilą przystąpienia do organizacyi.

Wtenczas nie złamie nas żaden satrapa, choćby najbrutalniejszy, bo siła w nas samych leży.

Jasło. Podurzędnik i nadkonduktor Pindelski mógłby sobie wynaleść lepsze zajęcie, niż donoszenie o wszystkiem co się wśród kolejarzy dzieje i szpiegowanie innych. Może Pindelski, który już był kilka razy karany dyscyplinarnie, w ten sposób chce sobie zaskarbić względy i pobłażliwe oko dla swych zbyt częstych zaglądań do kieliszka. Jestto jedna z tych parszywych owieczek, które kolejarze powinni piętnować, jeżeli chcą stworzyć rzeczywiście silną moralnie organizacyę.

Jasło. W dniu 1 lipca odbyło się tutaj zgromadzenie kolejarzy. Jakkolwiek na zgromadzenie to zebrała się szczupła garstka, to jednak dowiedzieliśmy się na niem ciekawych szczegółów, z któremi podzielić się musimy z naszymi czytelnikami.

Naczelnikiem stacyi jest tutaj niejaki p. Thelen, pensyonowany oficer, który dotąd nie pozbył się dawnych nawyczek. Służbę całą traktuje on przez „ty“, a gdy w kancelaryi zjawi się przed nim jaki kolejarz, który przybierze cokolwiek wolniejszą postawę, zostaje słowami „stelung“ przywołany do porządku. Każda sprawa kończy się słowami: „Kehrt euch — marsch“ — tak, że się ma wrażenie, iż na stacyi niema naczelnika, ale lejtnantcina, komenderujący cugiem.

Naczelnik Thelen, oprócz przywar, nabytych przy wojsku, ma jeszcze tę wadę, że mu brak taktu w postępowaniu. Jako ilustracya posłużyć mogą następujące dwa fakty. Mundury leżą w magazynie a szczury i myszy hodują się między niemi całemi masami, lecz służba przy ruchu takowych nie dostaje, skutkiem czego wygląda.ją przy pociągach jak obdartusy. Zwróciło to uwagę inspektora ruchu, a spotkawszy raz partyę jasielską w drodze, kazał „zugsführerowi“ oświadczyć Thelenowi, by służbie przy ruchu wydał nowe mundury. Ubodło to strasznie Thelena i odtąd niełaskawem oczkiem patrzy na odnośnego „zugsführera“. Mundurów jednak nie wydał. Gdyby to zrobił który ze służby i nie usłuchał choćby głupiego rozkazu przełożonego, byłaby zaraz suspenzya, dyscyplinarka i djabeł nie wie co. P. Thelenowi jednak nic się nie stało.

Przed niedawnym czasem przeniesiono tu w drodze urzędowej do służby portyera z innej stacyi. Portyer, po przybyciu, zgłasza się służbowo do naczelnika, który mu oświadcza, że on nie potrzebuje portyera. Portyer zgłupiał, poszedł do domu i postanowił czekać, dopóki go naczelnik nie powoła. Tak trwało kilka dni. Naczelnik przypomina sobie jednak, że przybył drugi portyer do Jasła i posyła po niego. Portyer się zgłasza, a pan naczelnik pokazuje mu, że nie przykręcona jest lampka elektryczna. „Dwóch portyerów mam w stacyi, a lampka nie przykręcona, ale ja pana nie potrzebuję“ — były słowa naczelnika. Portyer znowu poszedł do domu. Nie wiemy, czy to świadczy o takcie p. Thelena: dyrekcya przenosi portyera do Jasła, a naczelnik stacyi powiada, że nie potrzebuje portyera i trzyma go w domu.

To nietaktowne postępowanie udzieliło się i niektórym urzędnikom w Jaśle, którzy posyłają służbowe wezwania do funkcyonaryuszy kolejowych, a gdy się ci zjawiają, otrzymują, zamiast służbowego polecenia — płaszcz do nicowania.

Najsmutniejsze wrażenie zrobiło jednak opowiadanie pewnego konduktora, który w r. 1896 zdegradowany został za to jedynie, że w czasie służby usiadł w przedziale wagonu i zapalił papierosa. Drakońska ta kara, pozbawiająca człowieka 150 złr. rocznej płacy (zdegradowany został z 600 na 450 złr.) trwa już cztery lata i pomimo nienagannego prowadzenia się nikt nie pymyśli o tem, aby go do dawnych praw przywrócić.

Stosunki te powinny wyraźniej, niż wszyscy „podżegacze“, przemówić do dusz personalu w Jaśle. Powinienby on nabrać przekonania, że to, co się dzieje, dzieje się jedynie dlatego, że sami swoim serwilizmem i zdziczaniem się od reszty świata doprowadzili do takich stosunków. Tam, gdzie kolejarze są zorganizowani, świadomi, gdzie solidarnie stoją w szeregach swej austryackiej rodziny, tam takie rzeczy się nie przytrafiają. Powinnoby to być chyba znakomitą wskazówką, jak mają postępować!

Zarszyn. Nadzorca kolejowy w Krośnie Groman nie lubi wogóle takich ludzi, których ktokolwiek inny, choćby starszy od niego, przyjmie do służby. Niedawno przyjął inżynier Stanisław Rotter do roboty stolarza, którego Groman dostał w swoje ręce. Stolarz kolejowy musi mieć własny warsztat i narzędzia, a zarabia tylko w zimie, w lecie zaś używają go do wszelkich robót, nawet nie fachowych. Groman stolarza tego bez najmniejszego powodu prześladuje, a gdy ten grozi podaniem do gazet, odpowiada, że on już nieraz był opisany w gazetach, a przecież nic mu się nie stało. Przestrzegamy jednak Gromana, aby nie był tak pewnym siebie, bo jego nieludzkość może być kiedyś srogo ukarana, jeżeli nie przez przełożone władze, to przez robotników.

Przestrzeń Dębica-Rozwadów-Przeworsk jest obrazem przepięknego losu kolejarza i jego lekkiej pracy. Przy pociągach 773 i 778 służba trwa nie mniej, tylko 20 godzin bez przerwy, brak bowiem personalu tak manipulacyjnego, jak i ogólnie stacyjnego. Pociągi naturalnie nigdy wskutek tego przeciążenia na czas nie przyjeżdżają, a dyrekcya karze za to funkcyonaryusz przez swego delegata i specyalnego egzaminatora, który po dobrym wypoczynku w restauracyi kolejowej napada na służbę i mści się, bo inaczej nie można nazwać tego „urzędowania“. W ostatnich czasach wydalił kolejarza, który już kilkanaście lat służy. Człowiek ten ma ośmioro dzieci.

Koszary w Przeworsku przedstawiają się okropnie. Brud i ciasnota, nawet nie ma tam wychodka.

Tych strasznych urządzeń, ani braku dostatecznego personalu delegat w żaden sposób spostrzedz nie chce.

W Dębicy zaś urzęduje obecnie pewien adjunkt, który już raz odpowiadał przed p. Abdermanem za brutalne obchodzenie się ze służbą i bicie po twarzy. Nowy ten obywatel dębicki rozigrał się na nowo i pozwala sobie za dużo, aby kolejarze mieli to dalej spokojnie znosić.

Istnieje tu fundusz ze sprzedaży portretów Horoszkiewicza. Szerokie koło komitetu jubileuszowego z paniami na czele, które ma za zadanie pomoc biednym, pozwala tymczasem spokojnie, aby dzieci wielu ubogich budników i kolejarzy marły z głodu. Możeby prezes komitetu dr. Wróbel dał się zmiękczyć i obrócił fundusze komitetu na właściwe cele.

Na razie tyle. Korespondencyą pisaliśmy bardzo oględnie, spodziewając się, że ona zwróci uwagę kompetentnych zarządów na braki i niesprawiedliwości, jakie się dzieją na tej błogosławionej przestrzeni.

Żywiec. Odbyło się tu poufne zgromadzenie kolejarzy, którzy postanowili założyć stacyę płatniczą centralnej organizacyi kolejarzy austryackich.

Z Niżniowa donoszą nam, że naczelnik tamtejszy ukarał robotnika Łukasiewicza, mającego 65 ct. dziennej płacy, 10 koronami kary, którą jednorazowo ściągnięto, za to, że nie chciał dać swojej latarki lekarzowi, z tego mianowicie powodu, że potrzebował latarki, aby sygnalizować wejście wchodzącego do stacyi pociągu. Samowola niektórych naczelników stacyi dochodzi czasami aż do absurdum. Sług kolejowych używają do posług domowych, przeszkadzają im w służbie, i jeszcze w dodatku karzą ich niewinnie, krzywdząc w najstraszliwszy sposób. Doprawdy, że nie chce się temu wszystkiemu dać wiary, ale fakta mówią inaczej. A ludzie godzą się z tem wszystkiem, pozwalając, by ich, jak baranów, prowadzono na rzeź. Nie ma to jak przy kolei — a do tego jeszcze — w Galicyi!

Stanisławów. Dnia 3 lipca rozegrał się przed tutejszym sądem powiatowym (sekretarzem rady p. Bertonim) epilog słynnej rewizyi, dokonanej przez osławionego Badenitę, grafa Lasockiego w asystencyi 7 żandarmów dnia 18 lutego br. w lokalu tutejszej stacyi płatniczej. Za rewizyą poszły indagacye starościńskie, trwające przez kilka tygodni, a prowadzone były pod okiem „patryoty“ i „Sokoła“ inspektora Blauta w jego biurze urzędowem.

Mimo całego aparatu gróźb i teroryzmu jęcząca góra zrodziła śmieszną myszkę: kierownik stacyi Kulman zasądzony został na 20 koron grzywny, a 6 innych osób, z tego 3 kolejarzy na grzywny po 6 koron — a to za przekroczenie § 23 ust. prasowej.

Graf Lasocki pragnął zrobić z tego wielką sprawę zdrady stanu. Spisał więc kilkadziesiąt arkuszy papieru i opisał w groźnych kolorach, jak to on idąc z komisarzem Łopuszańskim, zwanym „grafem Hawryłą“ na rewizyę, spotkał kilkuset kolejarzy, idących „demonstracyjnie“ na wykład „Uniwersytetu ludowego“, zamiast na karty lub wódkę. Opisał dalej, jakie on piekielne zastał przedmioty w lokalu: obraz „Marsylianka“ i „Befreiung“. Opisał podłogę i ściany i — skrzynkę na śmieci, a wszystko było czerwone jak krew. — (Straszne! przyp. Red.) Nie omieszkał opisać, że wedle poufnych informacyi, członkowie stacyi „czytają gazety, słuchają wykładów a nawet czasem (o zgrozo!) grają w domino“. — Opisał szyld na drzwiach i pieczątki i klamki i szaragi i w ogóle wszystko, co tylko zdawało się tchnąć — brrr... rewolucyą.

P. prokurator przerażony takiem bogactwem materyału obciążającego, wdrożył śledztwo o występek z § 285 ust. k. (tworzenie tajnych stowarzyszeń) i § 24 ust. pras. (rozszerzanie zakazanych pism).

Po spisaniu kilkudziesięciu arkuszy protokołów przez sędziego śledczego, zarekwirowane zostały akta sprawy przeciw członkom stacyi płatniczej w Podgórzu, a po nadejściu tych aktów, z których się okazało. że oskarżeni w Podgórzu zostali uwolnieni, prokurator śledztwo zastanowił i zażądał odstąpienia aktów sądowi powiatowemu celem przeprowadzenia rozprawy w kierunku przekroczenia ustawy o zgromadzeniach, § 23 ust. pras. i § 327 u. k. (bezprawne posiadanie hektografu).

Oskarżonych było 19, między innymi kierownik stacyi Antoni Kulmann, kolejarze Bolesław Loret, Józef Potuczek, Józef Dobrzański, Leon Hebda, Zygmunt Czerwiński, krawiec Tomasz Konarski, stolarz Franciszek Ojak i koncypient adwokacki Seinfeld. (ten ostatni za tajne nauczanie przepisów ustawy cywilnej). Bronił dr. Allerhand ze Lwowa.

Oskarżeni wypierają się wszelkiej winy. Tow. Ojak. oskarżony o przekr. § 23 u. pras. (czytanie „Latarni“), tłómaczy się, że uwagę jego na to pismo zwrócili OO. Jezuici, którzy gromy ciskali i pismo to bardzo mu do gustu przypadło. Osk. Potuczek zapytany, dlaczego przed inspektorem Blautem przyznał się do posiadania 20 egzemplarzy „Latarni“ odrzekł, że chciał napsuć krwi Blautowi i nauczyć go, aby się do nieswoich spraw nie wtrącał.

Odczytano bardzo ciekawe zeznania niejakiego d'Alandse, pisarza gminnego w Knihininie, który zeznał, że otrzymał od starosty polecenie szpiegować kolejarzy i czytelników „Latarni“, a widząc raz Ojaka, mającego w kieszeni „Latarnię“, poszedł za nim do domu, a gdy ten „Latarnię“ rzucił na stół — zaniósł do starostwa. Tu twierdził, że Ojak rozdawał „Latarnię“, że jemu dał 1 numer.

Po dzielnej obronie dra Allerhanda sędzia wydał wyrok, skazujący Antoniego Kulmana na grzywnę 20 koron, a T. Konarskiego F. Ojaka, B. Loreta, J. Potuczka, J. Dobrzańskiego za przekroczenie § 23 u. pras. na grzywny po 6 koron, a uwalniający resztę oskarżonych w zupełności.

Kolejarze tutejsi powinni zapamiętać sobie imię szpiega Henryka d'Alandse.

Stanisławów. W niedzielę rano 8 bm. odbyło się tutaj poufne zgromadzenie kolejarzy, na którem tow. Kurowski z Krakowa zdawał sprawę z działalności centralnej organizacyi w r. 1899. Zgromadzeni przedłożone sobie wnioski przyjęli i uchwalili niezmordowanie agitować, celem pozyskania wszystkich kolejarzy dla organizacyi.

Popołudniu w sali teatralnej, odbyło się zgromadzenie publiczne kolejarzy, na którem referowali tow. Kurowski o organizacyi, tow. Kozakiewicz o sytuacyi politycznej, a tow. Seinfeld o codziennym „Naprzodzie“.

KRONIKA.

Jubileusz Gutenberga. W roku tym obchodzi ludzkość 500-letnią rocznicę urodzin Gutenberga, a właściwie wynalazku sztuki drukarskiej, która świat cały na nowe tory pchnęła i pozwolila na daleko szybszy rozwój kultury, niżby to przedtem pomyśleć było można. Nauka i sztuka, która dawniej pielęgnowaną była tylko w kołach wybranych i bogatych ludzi, dzisiaj rozprzestrzenia się wśród najliczniejszych warstw i najdalszych zakątków ziemi. Książka, ktora dawniej kosztowała setki i byla dostępną tylko dla panów tego świata, dzisiaj leży na stole nawet najuboższego robotnika. Nietylko nauka zawdzięcza sztuce drukarskiej szeroki rozkwit i niezwykły postęp, ale równo z nią i obok niej wykwitły wielkie hasła, nieznane dawniej, lub skutecznie tłumione, hasla bezwzględnej obywatelskiej równości, wolności, hasła polityczne, i dążenia społeczne, wyrażające się w żądaniach robotników, którzy pracę swą postawili na najwyższym piedestale, a za pomocą sztuki drukarskiej złączyli się w jedną nierozdzielną i niezwalczoną partyą robotniczą. Od powstania druku wypadki historyczne biegną szybciej, a rezultaty dążeń ludzkich są coraz pomyślniejsze dla szerokich zastępów ludu. Nauka i ideały wolności, równości i braterstwa zaszczepione za pomocą druku — prasy, zmieniają z każdym dniem wygląd starego świata. I „Kolejarz“ zawsze przypomina ten wielki wynalazek przez samo swoje ukazywanie się, przypomina nam go każda litera, której oddzielanie znamionuje właściwą treść wynalazku. Ze szczególnym pietyzmem obchodzą jubileusz Gutenberga Niemcy. Chlubią się oni takim człowiekiem, a miasto jego rodzinne Moguncya święciła domniemany dzień urodzin ze szczególną świetnością. Stowarzyszenia drukarzy we wszystkich krajach i miastach urządzają uroczyste obchody.

„Głos Kolejarza“, pismo gasnące w oczach, uderza resztkami sił na naszą organizacyę zawodową i jej kierowników. Z góry przyrzekaliśmy sobie nie polemizować z ludźmi, przepojonymi czcią dla złotokolnierzowców kolejowych i „stanowczo niezgadzającymi się z prądami w sferach kolejarzy obecnie nurtującemi.“ Zmusza nas poniekąd ostatni numer, poświęcony głównie metamorfozie „Stow. galicyjskiego“ jak również jego organu, co razem sprawia wysoce komiczne wrażenie. Jest więc szumne ogłoszenie, że p. Marusyn przyjął trudny urząd prezesa stow. a po jego sprężystości spodziewać się należy, że „sanacyę“ stow. zaognioną chwilowo przez niezadowolone i niespokojne żywioły przeprowadzi z całą sumiennością“.

Następnie czytać można niemożllwie głupią odezwę nowowybranego prezesa Stow. p. Marusyna, który obiecuje uzdrowić „chorą część ciała, aby funkcyonowała należycie“, zapowiada jednak w następnym wierszu, „że to długa i uciążliwa operacya.“ Sama redakcya chce jedynie koić umysły i zabliźniać rany.

Druga połowa pisemka zapełniona jest napaściami na naszą organizacyę i tow. Kurowskiego, którego uważa jako niepowołanego do obrony interesów kolejarzy, bo brak mu tego rozumu i tej inteligencyi, jaką posiada nowozamianowany redaktor „Głosu“ niejaki p. Jarek.

Zdaje się, że nasza energiczna obrona całego personalu kolejowego, a wskutek tego i wzrost naszej organizacyi, wprawiły „powołanych“ redaktorów „Głosu“ w zły humor, który nietylko doprowadził ich do bezsilnego gniewu, lecz poplątał im także rozum, bo tem chyba tylko w najlepszym razie wytłómaczyć sobie można tę nadętość i ten stek nonsensów, jaki mieści się prawie w każdem zdaniu tych kilku głupich artykułów.

Jak widzimy, los gal. stow. kolejarzy i kierunek jego „organu“ zależnym jest obecnie od kilku indywiduów, które są poplecznikami hofratów i dyrektorów. Typy takie zresztą są bardzo naturalne w stowarzyszeniu bez żadnej myśli przewodniej, w stowarzyszeniu, nie opartem na głębszej podstawie społecznej — to też prędzej czy później rozpadnie się ono, lub też żyć będzie jakiś czas jeszcze gnijąc.

Tonący jednak brzytwy się chwyta — to samo można powiedzieć o „Głosie kolejarza“, który dziś już słodko zaczyna zawracać oczyma w stronę władz kolejowych, a niedługo namiętną dla nich zapała miłością.

Doszło więc do tego, że pismo dotychczas uczciwe i niezawisłe puściło się na drogę oszczerstw, dennucyacyj i kornej uległości dla tych, którzy jak zmora ciążą na całem życiu każdego „niższego“ kolejarza. Tylko tak dalej, a wkrótce wszyscy poznają się na farbowanych lisach...

Humanitarnośc kolei państwowych. Ludwik Oram, lat 63, pracujący w warsztatach kolei państwowej w Stanisławowie lat 31, został obecnie, z powodu utraty wzroku, już po trzech tygodniach choroby „zabfertigowany“. Otrzyma on na resztę życia 900 koron Zapytaćby należało, gdzie właściwie Oram wzrok utracił. Naszem zdaniem przy 31-letniej pracy w warsztatach kolejowych, a więc odprawa a nie spensyonowanie przynosi mu dotkliwą krzywdę.

Jakób Jarosławski, pracujący w warsztatach kolejowych lat 28, nie ma dotąd stabilizacyi. Naturalnie starszy człowiek nie jest taką siłą roboczą, jak młodszy, potrzeba więc coś wyszukać, aby nie został przypadkiem ciężarem dla kolei. Rzeczywiście wyszukano dusznicę i kazano mu zachorować. Co z tego wyniknie, na razie trudno orzec.

Stojowski Józef, który do roku 1898 pracował w warsztatach w Stryju, należał 5 lat w tym czasie do funduszu prowizyjnego. Za uderzenie w twarz kolegi został wydalony, ale wkrótce potem został przyjęty do warsztatów w Stanisławowie. Pomimo wszelkich starań, aby mu poprzednio wpłacone lata do funduszu prowizyjnego policzyć, dyrekcya stale tego odmawia, motywując, że przez oddalenie utracił swe dawne prawa. Podwójna więc kara, bo i oddalenie i zabranie kilkudziesięciu guldenów. Czy to tylko nie za wiele za podobne przekroczenie.

Sprawiedliwość. W warsztatach kolei południowej w Marburgu, wydalono robotnika Franciszka Einfalta po 50-letniej służbie, pełnionej ku zupełnemu zadowoleniu przełożonych. Robotnik ten ma dzisiaj 78 lat, widocznie więc zarząd warsztatów uznał, że takiego starca można bez skrupułów wyrzucić na bruk, nie dając mu żadnego zaopatrzenia.

Katastrofa w Gmunden, która zdarzyła się dnia 26 sierpnia 1897, dopiero teraz znalazła swój ostateczny epilog. Przed sądem stanął kolejarz Jan Wendhorn, oskarżony o wykroczenie przeciw bezpieczeństwu życia. Katastrofa w Gmunden, w której jedna osoba utraciła życie, a 10 ciężko raniono, zdarzyła się w ten sposób, że pociąg osobowy wjechał na pociąg pospieszny stojący na torze z powodu uszkodzenia maszyny. Oskarżony, który był przy wspomnianym pociągu posp. „Stockmannem“, miał się dopuścić w ten sposób winy, że nie starał się według przepisów instrukcyi służbowej o zabezpieczenie przed nadchodzącym pociągiem.

Oskarżony jednak nie poczuwa się do winy z tego powodu, że wskutek niepomyślnego położenia terenu nie mógł na czas przedsięwziąć dostatecznego zabezpieczenia. Wysłani jednakże przez sąd na miejsce katastrofy rzeczoznawcy orzekli na niekorzyść oskarżonego, wskutek czego tenże został skazany na 3 miesiące aresztu.

Przytomnośc umysłu pewnego maszynisty uratowała 22 z. m. pociąg od groźnego niebezpieczeństwa. Kiedy pociąg pospieszny na linii Belgrad-Budapeszt, własność austryackiego towarzystwa kolei państwowych, w czasie silnej burzy znajdował się już pod wieczór pomiędzy stacyami Trauttmansdorf a Wilfleinsdorf, przy budce Nr. 21, zauważyli nagle maszynista Antoni Müller i palacz Franciszek Szulda na tym samym torze 2 wagony z nadzwyczajną szybkością pędzące naprzeciw. Müller zrozumiał natychmiast niebezpieczeństwo, zasygnalizował, aby hamować, dał kontr-parę i cofnął w tej chwili pociąg. Wskutek tego szczęśliwego manewru pociąg pędził przed 2 wagonami. Wtedy pozwolił Müller zbliżyć się wagonom tak, że aż dotykały maszyny, przez to jednak straciły już swój pęd. Następnie powoli zwalniając biegu stanął, wagony się również bez wypadku zatrzymały; wtedy ruszył naprzód i popędził przed sobą wagony napowrót do stacyi, skąd wybiegły, tam je przesunięto na inny tor, a pociąg bez wielkiego spóźnienia pojechał dalej. Wagony naładowane były papierem, przedstawiały zatem olbrzymi ciężar.

Automatyczne łączenie wozów. W parlamencie niemieckim rozprawiano niedawno i spierano się o automatyczne łączenie wozów kolejowych. Dzisiejszy sposób łączenia wymaga, aby robotnik wszedł między wagony i własnoręcznie połączył łańcuchy. Czynność ta przedstawia znaczne niebezpieczeństwo i już dziesiątki ludzi przepłaciło to życiem. Według urzędowych sprawozdań z r. 1899 na każde 15 połączeń przypada przynajmniej jeden wypadek lżejszego lub cięższego uszkodzenia. Stany Zjednoczone w Ameryce zaprowadziły już obowiązkowo automatyczne kuplowanie wagonów. Dzisiaj istnieje prócz tego około sto najrozmaitszych wynalazków z tej dziedziny, po większej części amerykańskiego pochodzenia. Nawet w samych Niemczech jest wiele automatycznych połączeń opatentowanych, a wynalezionych przez robotników warsztatowych. Opieszałość jednak i niedbalstwo władz kolejowych nie pozwalają na korzystanie z tychże. Prezydent państwowych urzędów kolejowych zapewnił wprawdzie, że w tym kierunku coś się robi, nie ma jednak nadziei pośpiechu. Próby z automatami tego rodzaju robią już u siebie niektóre państwa niemieckie, jak Bawarya, Saksonia, zaś w Prusach dopiero próby się zaczną. Gdyby za każdy nieszczęśliwy wypadek trzeba było zapłacić należne odszkodowanie, to z pewnością i próby z automatycznem łączeniem wozów poszłyby szybciej — nietylko za granicą, ale także i u nas.

Żale kapitalistów. Akcyonaryusze pewnej kolei uskarżali się na walnem zebraniu, że dochód ich w porównaniu z poprzednimi latami się zmniejszył. Szczególniej z tego powodu zabolało tych panów serce, że procenta maleją, pomimo wzrostu dochodów z kolei. Jeden z nich wyraził się nawet, że zasługuje to na ogólne współczucie. Rzeczywiście ludzkość niesprawiedliwie wynagradza ich ciężkie trudy. Za ciężką pracę, mianowicie za obcinanie kuponów, dostają 40 lub 50 procent! Jest też obawa, że ci biedacy wkrótce chyba z głodu pomrą.

Zapłata za złe obchodzenie się. Służba kolejowa w Japonii zdaje się nie czuje wielkiej trwogi przed swymi przełożonymi. Jedno z pism zagranicznych opowiada następujące zdarzenie. Prezydent kolei japońskiej, którego robotnicy serdecznie nienawidzili za jego niesprawiedliwość i brutalność, wyjechał do Wakamutsu w celu załatwienia jakiegoś zatargu tamtejszego zarządu z personalem. W powrocie, kiedy pociąg znajdował się u stóp góry w pobliżu Okinajina, maszynista nagle odprzągł maszynę i razem z całą służbą kolejową odjechał. Prezydent ze swoją świtą musiał całą noc w śniegu i mrozie przepędzić na torze, kłapiąc zębami. Na drugi dzień rano ukazała się maszyna, lecz zamiast powieść pociąg na miejsce przeznaczenia, zaciągnęła go napowrót do Wakamutsu. Biedny prezydent nie mógł się wydostać z miasta.

Towarzysze! pamiętajcie o codziennym „Naprzodzie“!

Następny numer wyjdzie 1 sierpnia.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca Szczepan Kurowski. Z drukarni Narodowej w Krakowie.